EL MITO 28

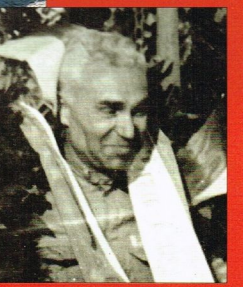
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

275-330 P: Maranello vence a Detroit

F92 A: hija del viento

Los posters de grandes premios



Piero Taruffi: el perfeccionista

9 789504 900290 10028 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 28

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaria de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Mantanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en febrero de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 3 950-49-0032-1

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

F92 A, hija del viento

1992: es un auto revolucionario desde el punto de vista aerodinámico pero poco competitivo y escasamente confiable. Mejores resultados: dos terceros puestos de Jean Alesi.

GP de Sudáfrica 1992: Jean Alesi con la F92 A.

Presentada oficialmente en febrero de 1992, la Ferrari F92 A asombró a los expertos del automovilismo. Para la época, era una monoplaza revolucionaria, con los pontones levantados del fondo del vehículo. Lamentablemente, la F2 A fue poco competitiva, incluso en su siguiente versión AT con caja transversal, y era escasamente confiable. Los mejores resultados obtenidos por Jean Alesi en 1992 fueron los terceros puestos en los GP de España y Canadá. Su compañero Capelli sólo alcanzó una quinta ubicación en Brasil.

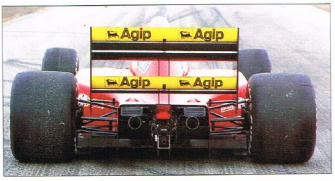
AL FIN DE LA TEMPORADA FUE CUARTA

En la clasificación reservada a los constructores, la Ferrari fue cuarta, muy alejada de Williams, McLaren y Benetton. El Campeonato Mundial para pilotos fue dominado por Mansell con el Williams-Renault. Alesi fue apenas séptimo y Capelli se clasificó duodécimo. El chasis de la F92 A fue proyectado bajo la supervisión de Steve Nichols, técnico proveniente de McLaren. Harvey Postlethwaite, que había vuelto poco antes a la dirección técnica de la Ferrari, no tuvo tiempo para supervisar el proyecto del vehículo.

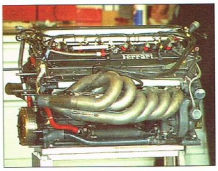
FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la F92 AT)

Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 65°, diámetro por carrera 88 (90) x 47,9 (45,8) mm, cilindrada 3497,96 cm³, compresión 13 (13,5):1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber Marelli
Potencia:	740 (750) CV a 15.000 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis de material compuesto en nido de abeja con fibras de carbono
Tracción:	trasera, caja longitudinal (transversal) de 6 marchas + MA con comando y control electrónico, diferencial autobloqueante
Suspensiones:	independientes, con punzón y barras de torsión delantera y trasera
Neumáticos:	Goodyear de 13 pulgadas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Dimensiones:	4,35/2,135/0,978 m; eje del. 1,810 m, tras. 1,678 m
Capacidad tanque:	225 litros
Peso:	505 kilos
Unidades producidas:	7
Números de chasis:	131-137

La toma de aire para llevar aire fresco al motor.



Una aerodinámica cuidada.



Las ruedas falsas usadas para encontrar el balanceo.

La monoplaza exageraba algunos conceptos aerodinámicos desarrollados por Jean Claude Migeot, técnico francés llegado a la Fórmula 1 con Renault y en Ferrari desde el final de los años 80, antes de pasar a Tyrrell. En el Tyrrell 019 de 1990, Migeot introdujo la trompa levantada, que desde entonces caracteriza a la mayoría de los autos de Gran Premio.

LA F92 TENIA UN DOBLE FONDO

Intentando aprovechar mejor los flujos de aire en la parte inferior de la monoplaza, Migeot estudió una solución inédita: un fondo del vehículo separado unos 15 centímetros de los pontones. Con esto se buscaba mayor carga aerodinámica y, de ese modo, mayor adherencia.

La forma de los pontones fue totalmente innovadora. Las tomas de aire laterales de los radiadores estaban separadas del resto del chasis. La línea curva del chasis entre los pontones y el habitáculo servía para dividir el flujo de aire destinado a las partes superior e inferior del vehículo. La trompa estaba levantada, para liberar la zona delante del doble fondo, y el alerón delantero era sostenido por dos pilares. En la zona central, por debajo del habitáculo, el fondo de la F92 A se alargaba hacia delante, con una solución que había sido introducida por Tyrrell y que luego se generalizó.

La F92 A fue concebida y desarrollada en función de las exigencias aerodinámicas, según las directivas y las necesidades de Migeot. El doble fondo, que comenzaba a la altura de las tomas de aire, se extendía hasta el tren trasero. A los lados del alerón delantero se notaban unos vistosos deflectores, con la doble función de asegurar mayor carga aerodinámica y de dirigir el flujo de aire hacia el exterior para no entorpecer la circulación hacia el doble fondo.

La F92 A disponía de un doble alerón trasero. Arriba a la derecha, el motor.

ADELANTE TENIA UN UNICO AMORTIGUADOR

Entre las características especiales de la F92 A hay que señalar la presencia de un único amortiguador delantero, al igual que en el Tyrrell 019. El vehículo, a diferencia de los Williams, no disponía de suspensiones con control electrónico, las que eran familiarmente llamadas "activas" por muchos técnicos y

ASI LA RECUERDA ALESI

"La F92 A fue el auto de Fórmula 1 más difícil que yo haya manejado jamás. En teoría, la idea del doble fondo hubiera tenido que funcionar, pero los resultados no fueron los que esperábamos entonces en Ferrari. Lento en las rectas e inestable en las curvas, fue un auto difícil de manejar y su comportamiento era siempre imprevisible. Lamentablemente la Ferrari no tenía siquiera las suspensiones activas para tratar de mejorar la situación. Recuerdo que Williams ese año tuvo una ventaja enorme sobre todos, justamente gracias a las suspensiones activas. Migeot, Postlethwaite y los demás ingenieros de la Ferrari trabajaron mucho para mejorar el auto, pero no hubo nada que hacer para luchar en igualdad de condiciones con los mejores. Recuerdo sólo alguna pequeña satisfacción, como haber alcanzado el podio en España, bajo la lluvia."

Jean Alesi

UNA DESAFORTUNADA IDEA GENIAL

Las pruebas obtenidas en el túnel del viento convencieron al equipo de ingenieros para dotar a la F92 A del doble fondo. La solución garantizaba una carga aerodinámica muy superior. Lamentablemente, muchos problemas de orden práctico provocaron que esta ventaja fuese anulada por otros factores. Por un lado, se verificaron problemas de calentamiento del motor, debidos a las dimensiones reducidas de las tomas de aire y de los radiadores. Además, el vehículo era lento en las rectas, perjudicado por una notable resistencia al avance. Por otra parte, no era posible distribuir en forma eficaz la carga aerodinámica, que se descargaba sobre la parte trasera del auto, causando problemas crónicos de bajoviraje, con las consecuentes dificultades de manejo. Por último, pudo apreciarse una inestabilidad de la carga aerodinámica generada por el doble fondo, que modificaba sorpresivamente el comportamiento de la monoplaza.

periodistas. El programa de desarrollo de éstas por parte de Ferrari estaba atrasado con respecto a los de otros equipos. El ingeniero Claudio Lombardi, quien había asumido la responsabilidad del equipo de carreras, siguió con el desarrollo del doce cilindros destinado a la F92 A. Luego de la primera mitad de la temporada, fueron variadas las medidas de diámetro y carrera. La Ferrari no comunicó nunca las medidas exactas de éstas, sino sólo la cilindrada total del propulsor, 3497 cm^3. La distribución era con cinco válvulas por cilindro, con dos árboles de levas a la cabeza por cada bancada. Desde el GP de Mónaco, el motor fue equipado con conos de aspiración de aire de altura variable, para optimizar el rendimiento en las distintas fases, en aceleración

y en los regímenes altos. Inicialmente, la caja fue longitudinal de seis marchas, derivada de la 643, la monoplaza de Fórmula 1 de la temporada anterior. Desde el GP de Bélgica, para mejorar la distribución de los pesos, la F92 A fue equipada con una caja transversal, siempre de seis marchas.

GP de San Marino 1992: Alesi en carrera. Arriba, las F92 A en los boxes durante las pruebas. A la izquierda, Alesi antes de la largada del GP de Italia de 1992.

demasiado reducido para dejarle lugar al doble fondo, eran insuficientes. El inevitable calentamiento del motor provocó muchas roturas en la primera parte de la temporada. Para mejorar el enfriamiento y el rendimiento del motor fueron ampliados la toma de aire ubicada arriba de la cabeza del piloto, el tanque y las canalizaciones de aceite. Se introdujeron modificaciones para mejorar la adherencia, como equipar el amortiguador con sensores para limitar las oscilaciones del tren delantero. Alesi fue cuarto en Brasil y tercero bajo la lluvia en España. El francés subió al podio, tercero, también en Canadá, y terminó quinto en Alemania.

CON EL NUEVO CAMBIO SE LLAMO F92 AT

La monoplaza se llamó entonces F92 AT. En 1992, la Ferrari fue poco afortunada en las competencias. Además de los problemas de adherencia y estabilidad del vehículo, muy pronto se descubrió que las dimensiones de las tomas de aire y de los radiadores, sacrificados en un espacio

RESULTADOS PEORES AL FINAL DE LA TEMPORADA

En los GP finales de Japón y Australia, Alesi se ubicó quinto y cuarto. Capelli cosechó sólo un quinto puesto en Brasil y un sexto en Hungría. La F92 A le trajo poca suerte al piloto de Milán, que fue sustituido por Larini en los GP finales de Suzuka y Adelaida.

LOS RESULTADOS DE LA F92 A Y AT

1992

GP de Brasil, *5 de abril*	*4° Alesi, 5° Capelli*
GP de España, *3 de mayo*	*3° Alesi*
GP de Canadá, *14 de junio*	*3° Alesi*
GP de Alemania, *26 de julio*	*5° Alesi*
GP de Hungría, *16 de agosto*	*6° Capelli*
GP de Japón, *25 de octubre*	*5° Alesi*
GP de Australia, *8 de noviembre*	*4° Alesi*

1969, dominio Stewart-Ford

No hubo nada que hacer contra el piloto escocés y los motores estadounidenses. El mejor resultado de la temporada para la Casa de Maranello fue el tercer lugar de Chris Amon en Holanda.

El Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1969 fue uno de los menos afortunados en la historia de la Ferrari. La Casa de Módena obtuvo sólo un tercer puesto en el GP de Holanda con Chris Amon. La temporada fue dominada por los motores Ford DFV de ocho cilindros y, especialmente, por el Matra de Jackie Stewart. El piloto escocés se coronó Campeón del Mundo en Monza, luego de ganar seis de los 11 GP programados. En la primera carrera del año, el GP de Sudáfrica en Kyalami, Stewart comenzó la temporada de la mejor manera. Su Matra quedó al frente desde la largada hasta la llegada. Segundo fue Hill, quien precedió a Hulme, Siffert, McLaren y Beltoise respectivamente. En Barcelona, el GP de España fue caracterizado por un dramático accidente sufrido por los Lotus de Rindt (quien se quebró el tabique nasal) y Hill.

A la izquierda, GP de Francia de 1969: la 312 de Chris Amon en los boxes. A la derecha, GP de Italia 1969: Tino Brambilla en prueba.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Holanda, *21 de junio*	*3° Amon*
GP de Italia, *7 de septiembre*	*6° Rodríguez*
GP de EE.UU., *5 de octubre*	*5° Rodríguez*

CAMBIAN LAS REGLAS, SE ACHICAN LOS ALERONES

Provocado por la carga aerodinámica que pesaba sobre las suspensiones, el accidente obligó a la Comisión Deportiva Internacional (CSI) a redactar nuevos reglamentos, que redujeron drásticamente la dimensión y la altura de los alerones, además de prohibir su movilidad. El GP fue ganado por Stewart, que dejó a dos vueltas a McLaren y todavía más atrás a Beltoise, Hulme, Surtees e Ickx. En el GP de Mónaco, luego de un dominio inicial del Matra de Stewart, Hill consiguió su quinta victoria en Montecarlo delante de Courage, Siffert, Attwood, McLaren y Hulme.

CONTRA STEWART NO HUBO NADA QUE HACER

En el GP de Holanda, en Zandvoort, se impuso otra vez Stewart, luego de un fugaz liderazgo de Rindt en las primeras vueltas. Detrás del Matra se ubicaron Siffert, Amon con la Ferrari, Hulme, Ickx y Brabham. En Francia debutó el

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Stewart	*Matra-Ford*	*63*	*6 (SA,E,H,F,GB,I)*
Ickx	*Brabham-Ford*	*37*	*2 (A,CND)*
McLaren	*McLaren-Ford*	*26*	
Rindt	*Lotus-Ford*	*22*	*1 (EE.UU.)*
Beltoise	*Matra-Ford*	*21*	
Hulme	*McLaren-Ford*	*20*	*1 (MEX)*
G. Hill	*Lotus-Ford*	*19*	*1 (MC)*
Courage	*Brabham-Ford*	*16*	
Siffert	*Lotus-Ford*	*15*	
Brabham	*Brabham-Ford*	*14*	
Surtees	*BRM*	*6*	
Amon	*Ferrari*	*4*	
Attwood	*Lotus-Ford*	*3*	
Elford	*McLaren-Ford*	*3*	
Rodriguez	*Ferrari*	*3*	
Moser	*Brabham-Ford*	*1*	
Oliver	*BRM*	*1*	
Servoz-Gavin	*Matra-Ford*	*1*	

1969: EL HOMBRE EN LA LUNA

Política: *En Italia, amplia agitación social ("Otoño caliente"). En Argentina, se producen el "Cordobazo", el "Tucumanazo" y los dos "Rosariazos". Yasser Arafat es nombrado presidente de la Organización para la Liberación Palestina. En Vietnam del Norte muere Ho Chi Min. En Libia, un golpe militar lleva al poder al coronel Khaddafi.*

Ciencia: *Los astronautas estadounidenses Neil Armstrong y Edwin Aldrin son los primeros hombres en pisar la Luna.*

Cultura: *Un millón de jóvenes participa en el festival de rock de Woodstock, en Estados Unidos.*

Economía: *Las acciones de Lancia son adquiridas por la Fiat.*

Aeronáutica: *Vuela por primera vez el prototipo del avión supersónico Concorde.*

GP de Mónaco 1969: la 312 F1 de Chris Amon equipada con un gran alerón, como se usaba en la época.

Jackie Ickx, arriba, y Pedro Rodriguez.

Lotus con cuatro ruedas motrices. También Matra, McLaren y Cosworth presentaron en 1969 monoplazas con tracción integral, que no consiguieron resultados satisfactorios. En Clermont Ferrand ganó nuevamente Stewart, delante de su compañero de equipo Beltoise. Tercero fue Ickx, quien precedió a McLaren, Elford y Hill. En el GP de Inglaterra, en Silverstone, se impuso otra vez Stewart, luego de un encendido duelo con Rindt, quien tuvo que ingresar en boxes para arreglar un soporte del alerón.

El escocés superó a Ickx, McLaren, Rindt, Courage y Elford, en ese orden.

En Nürburgring, en ocasión del GP de Alemania, Ickx quebró la racha de éxitos de Stewart. El escocés, líder en las primeras vueltas, fue segundo delante de McLaren, Hill, Siffert y Beltoise. El GP de Italia en Monza se decidió en el final, con Stewart que precedió por un suspiro a Rindt, Beltoise y McLaren.

GP de Italia 1969: en la curva parabólica, Stewart precede a Rindt (Nº 4), Graham Hill (Nº 2) y Pedro Rodriguez (Nº 10).

PARA RODRIGUEZ SOLO UN QUINTO Y SEXTO LUGAR

Quinto fue Courage y sexta la Ferrari de Rodríguez. Con la victoria en Italia, Stewart se consagró automáticamente Campeón del Mundo. En Mosport, en el GP de Canadá, Ickx obtuvo su segundo triunfo de la temporada, luego de que el líder Stewart saliera de escena por un despiste. Segundo fue Brabham, delante de Rindt, Beltoise, McLaren y Servoz Gavin. En los Estados Unidos, en Watkins Glen, Jochen Rindt ganó el primer GP de su carrera, al volante del Lotus 49 con motor Ford.

EL CAMPEONATO MUNDIAL SE CERRO EN MEXICO

Su compañero Hill tuvo un accidente en el que sufrió graves fracturas en las piernas. Segundo fue Courage delante de Surtees, Brabham, Rodríguez y Moser. El campeonato se cerró en Ciudad de México con la victoria, primera y única de la temporada, de Hulme con McLaren. El neocelandés precedió a Ickx, Brabham, Stewart, Beltoise y Oliver.

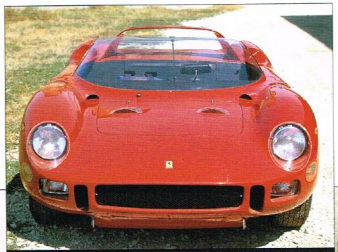
LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT PROTOTIPO

275/330 P, Maranello vence a Detroit

Para enfrentar a los potentes Ford GT40 y Cobra fueron presentadas dos poderosas biplazas de 3.3 y 4.0 litros, capaces de superar los 300 kilómetros horarios. Al final, se impuso la casa italiana.

Todos los autos de la familia Ferrari P entraron en la historia del automovilismo deportivo por sus hazañas en las épocas doradas de las carreras de duración. Pero en esta galería de las celebridades, las 275/330 P merecen un lugar especial, porque fueron las primeras que enfrentaron la poderosa ofensiva de Ford contra la Casa de Maranello. Sus éxitos contribuyeron para que 1964 fuese un año especial en la historia de la Ferrari: el año en el que el Cavallino ganó todo lo que se podía ganar en una pista. Es fácil reconocer en la 275/330 P (la doble denominación es necesaria, porque sobre los mismos chasis fueron montadas las mecánicas de 3.3 y 4.0 litros) la descendiente directa de la revolucionaria 250 P.



Aerodinámica sofisticada para la época.

YA EN 1963 COMENZO EL AUMENTO DE CILINDRADA

Durante la temporada 1963 se habían realizado pruebas con vehículos dotados de mayor cilindrada: Mike Parkes, inclusive, había disputado un par de carreras con una 250 P equipada con el motor Testa Rossa de 4.0 litros, el mismo que equipaba las 330 LM. Aunque no logró grandes resultados, su juicio positivo le

En las 275 P y 330 P no faltaban las llantas de rayos.

1000 Km de Monza 1965: la Ferrari 275 P de la Maranello Concessionaires persigue a las 330 P oficiales.

1964: LOS RESULTADOS DE LAS 275/330 P

Carrera	Piloto	Resultado
12 Horas Sebring	*Parkes/Maglioli*	*1° (275 P)*
	Scarfiotti/Vaccarella	*2° (275 P)*
	Surtees/Bandini	*3° (330 P)*
1000 Km Nürburgring	*Scarfiotti/Vaccarella*	*1° (275 P)*
24 Horas Le Mans	*Vaccarella/Guichet*	*1° (275 P)*
	Bonnier/G. Hill	*2° (330 P)*
	Surtees/Bandini	*3° (330 P)*
Tourist Trophy Goodwood	*G. Hill*	*1° (330 P)*
Mont Tremblant	*P. Rodríguez*	*1° (275 P)*
GP Canadá	*P. Rodríguez*	*1° (330 P)*
	L. Scarfiotti	*2° (330 P)*
	W. Hansgen	*3° (275 P)*
1000 Km París	*Hill/Bonnier*	*1° (330 P)*
Trofeo Bettoja Monza	*L. Scarfiotti*	*1° (330 P)*

Desde atrás, las P se caracterizaban por un esbozo de spoiler y por los guardabarros.

La palanca de cambio insertada en una parrilla-guía.

dio luz verde a la producción de las 275/330 P para la temporada 1964.

En realidad, los primeros cuatro autos no eran sino 250 P modificadas. Sólo en 1964 fueron realizadas las verdaderas 275/330: tenían que ser cuatro, pero la última fue terminada con retraso, y por eso fue entregada a la escudería Filipinetti recién en 1965. Esta última concluyó su carrera ese mismo año, destruida en el accidente donde encontró la muerte el piloto suizo Tommy Spychiger, durante las pruebas de los 1000 Km de Monza. Pese al parecido, las diferencias estéticas con respecto a la 250 P eran llamativas: una carrocería más larga en 14 cm y 3 cm más baja, una trompa más aerodinámica y que empalmaba armónicamente con el nuevo parabrisas, además del alerón-roll bar de imponentes dimensiones detrás del piloto.

EL MOTOR DE LA 275 P DERIVABA DE LA 250 P

El motor 275 era una versión con diámetro aumentado del propulsor 250 P, que con esta modificación brindaba nada menos que 320 CV.

CONTRA LOS COBRAS HACIAN FALTA LOS CABALLOS DE LA 330

Pero la verdadera novedad del año era la versión 330, que tenía que contener la ofensiva de los súper potentes Cobra Shelby y de los nuevos Ford GT40, dotados de motores V8 de gran cilindrada. Como en los vehículos experimientales de 1963, se eligió el motor 4.0 litros de la 330 LM: nacido como 400 Superamérica y posteriormente dotado de las tapas de cilindros de alta compresión

Testa Rossa, había ganado al mismo tiempo potencia y confiabilidad. La 330 P acreditaba unos 370 CV, que con las relaciones de caja largas que se usaban en Monza le permitían al auto superar los 310 Km/h (la 275, en cambio, llegaba a los 300 Km/h).

EL DEBUT SE REALIZO EN LAS 12 HORAS DE SEBRING

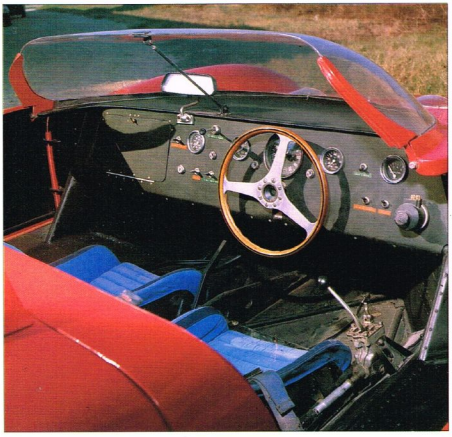
El debut en carrera de los nuevos autos se realizó en Sebring en ocasión de las famosas 12 Horas, tradicionalmente la prueba de apertura del Campeonato. El triunfo llegó enseguida: Mike Parkes y Umberto Maglioli se impusieron con una 275 P, seguidos por Ludovico Scarfiotti y Nino Vaccarella con un auto idéntico y por John Surtees y Lorenzo Bandini con una 330 P. Fue un crescendo de resultados positivos, con excepción de la Targa Florio, prueba en la que la Casa de Maranello no participó para concentrarse en los preparativos para las 24 Horas de Le Mans. En los 1000 Km de Nürburgring llegaron tres autos, todos 275 P por la mayor confiabilidad del motor "pequeño" con respecto al 4.0 litros y más apto para el tortuoso trazado alemán. Sólo el auto de Ludovico Scarfiotti y Nino Vaccarella vio la bandera a cuadros, ¡pero en la primera posición!

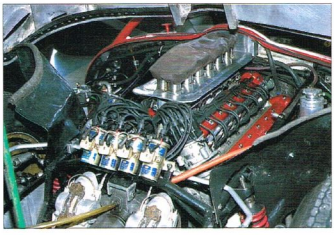
EN LE MANS, ADEMAS DE LOS OFICIALES, UN AUTO PRIVADO

Además de los autos inscriptos por la Escudería Ferrari, en las 24 Horas de Le Mans se presentó la unidad del importador inglés del Cavallino, el coronel Hoare, conducida por

La 330 P en velocidad, en una carrera para autos de época.

Otra vista trasera de la Ferrari P.





El habitáculo, a la izquierda, y el motor 12 cilindros, a la derecha.

SU FUERZA ESTABA EN LOS "PAÑUELOS"

Seguramente, el motor es una parte importante de un automóvil, y mucho más si se trata de un propulsor Ferrari V12. Pero, según la opinión de muchos expertos de ayer y de hoy, la mejor dote de las 275 P era la enorme rigidez del chasis, que permitía que las suspensiones trabajaran mejor. Para conseguir este resultado, el proyectista Mauro Forghieri (quien había recibido la pesada herencia de la responsabilidad técnica luego de la renuncia de Carlo Chiti) empleó una técnica típicamente aeronáutica. En los puntos del chasis que soportaban el mayor esfuerzo, había "pañuelos" soldados, más o menos extensos, de planchas de aluminio, para obtener una estructura resistente y al mismo tiempo liviana. Esta solución se siguió usando por muchos años en la Ferrari, hasta la llegada de los materiales compuestos que sustituyeron el aluminio. El primer auto realizado con esta nueva solución fue la F40, en 1987.

Joachim Bonnier y Graham Hill y equipada con el motor de cuatro litros. La unión de las fuerzas permitió repetir la hazaña de Sebring: al final de la durísima carrera francesa se impusieron tres Ferrari P, respectivamente la 275 de Nino Vaccarella y Jean Guichet, la 330 de Bonnier e Hill y la 330 de John Surtees y Lorenzo Bandini. Se trató del mejor resultado para los propulsores 330, que en las otras carreras tuvieron que inclinarse ante la mayor confiabilidad de los 275, además de su mayor elasticidad y liviandad (los vehículos con motor 3.3 pesaban 30 kilos menos que sus hermanos con motor de cuatro litros). La 330 P del coronel Hoare fue también la primera cuatro litros que conquistó un triunfo, en el Tourist Trophy de Goodwood, gracias a la habilidad de Graham Hill. El piloto inglés llevó otra vez el mismo auto a la victoria, en los 1000 Kilómetros de París. Al otro lado del Océano, Pedro Rodríguez enriquecía el historial de la 275 P con las victorias en Mont Tremblant y en Mosport, en ocasión del GP de Canadá.

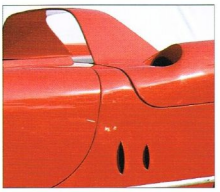
Arriba, el cambio. La aerodinámica de las 275 P y 330 P es sofisticada, como puede notarse en las fotos de abajo.

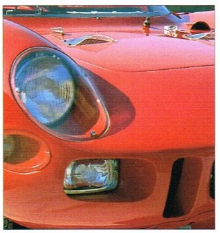
FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 330 P)

Motor:	trasero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 77 x 58,8 (77 x 71) mm, cilindrada 2999,62 (3967,44) cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCN
Encendido:	magnético con un distribuidor
Potencia:	320 CV a 7700 rpm (370 CV a 7300 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Neumáticos:	del. 5.50-15; tras. 7.00-15
Paso:	2,40 metros
Peso:	925 kilos
Unidades producidas:	4 (además de otras tantas 250 P modificadas)
Números de chasis:	0818, 0820, 0822 y 0824 (nacida como 330 P, fue completada sólo en 1965)

PARA FERRARI 1964 FUE UN AÑO DE TRIUNFOS

Al final de la temporada llegó el título en el Campeonato Mundial de Marcas Prototipos: las 275/330 P hicieron sus deberes. Los títulos conquistados por John Surtees (campeón mundial de F1 con la monoplaza 158 F1) y por las 250 GTO en la categoría GT del Mundial de Marcas completaron una temporada de ensueño.





¿DE CARRERA O DE CONCURSO?

En toda la historia de los autos de competición existen pocos vehículos tan cuidados y refinados como las 275/330 P. Pinturas brillantes y homogéneas, una liviana varilla cromada para cubrir la unión longitudinal entre el fondo y el resto de la carrocería. Pero la vista más satisfactoria le pertenecía al piloto: el habitáculo parece el de una deportiva de serie. El panel está totalmente pintado de gris claro con tratamiento "martillado" antirreflejo, que exalta el aro cromado de los instrumentos circulares: termómetro del agua, manómetro del aceite, termómetro del mismo lubricante e indicador del nivel de combustible. Justo detrás del volante con aro de madera y rayos de aluminio lustrado, estaba el instrumento más importante, el cuentavueltas Veglia con escala hasta las 10 mil revoluciones por minuto: un poco optimista, ya que el régimen máximo previsto se ubicaba alrededor de las 7500/7700 vueltas por minuto, según el modelo.

Destinada a la velocidad.

208 GTB y GTS Turbo, vocación para la velocidad

1982: debuta la dos litros de Maranello en versión sobrealimentada, primero con carrocería berlinetta y luego con techo que se abre. La performance es análoga a la de la 308.

Una Ferrari de segunda categoría no podía durar mucho. Lindísima en su aspecto, a la serie 208 le hacía falta un poco, o quizá mucho más de corazón. Con apenas 155 caballos, las aceleraciones estaban muy por debajo del promedio de la Casa y así, después de poco más de un año de producción (de 1980 al comienzo de 1982), llegó la novedad: el mismo vehículo, pero con motor sobrealimentado.

NACE EN LA EPOCA DE LOS MOTORES TURBOCOMPRIMIDOS

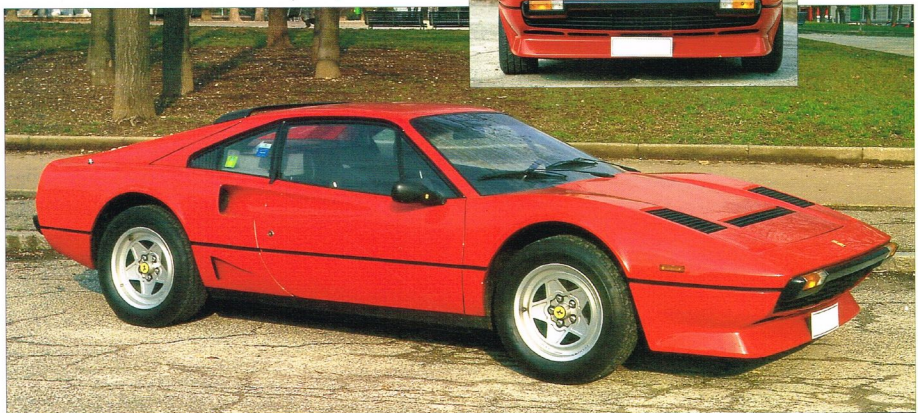
Es el momento del turbo, que se puso de moda primero en la Fórmula 1, con el Renault que todos copiaron, incluso Ferrari, y luego hasta en los pequeños autos de ciudad. Una moda destinada a pasar. En la primavera de 1982, la Casa de Maranello hizo debutar en el mercado italiano un auto pensado para Italia: un dos litros "anti impuestos", pero con performance de gran nivel, por lo menos equivalente a la de su hermana mayor, la 308 GTB-GTS, una deportiva de 250 kilómetros horarios.

El secreto de la 208 GTB Turbo estaba en el motor, equipado con un turbocompresor KKK. La presión de sobrealimentación fue limitada a 0,6 bar, para asegurar una confiabilidad a prueba de uso casi cotidiano.

MUCHA POTENCIA Y FACILIDAD DE MANEJO

La 208 Turbo era un auto muy manejable, una Ferrari dócil a pesar del motor aguerrido y picante y de una tecnología, la de la sobrealimentación, enemiga de los pilotos con guantes de seda y pensada para aceleraciones brutales. Los consumos están en el mis-

La trompa de la 208 Turbo, agresiva y con líneas innovadoras.



La línea es la clásica e inconfundible de las berlinettas serie 208/308.

FICHA TECNICA

Motor:	central transversal, 8 cilindros en V a 90°, 66,8 x 71 mm, 1991 cm³, compresión 7:1
Distribución:	dos árboles de levas a la cabeza por bancada
Alimentación:	inyección Bosch K-Jetronic, turbocompresor KKK
Potencia:	220 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños, carrocería coupé-targa 2 lugares
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes, con cuadriláteros deformables, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Llantas:	14 pulgadas
Paso:	2,34 metros
Ejes:	del. 1,46 m, tras. 1,46 m
Capacidad tanque:	74 litros
Peso:	GTB 1232 kilos, GTS 1243 kilos
Velocidad máxima:	242 Km/h
Producción:	GTB 437 unidades; GTS 250 unidades

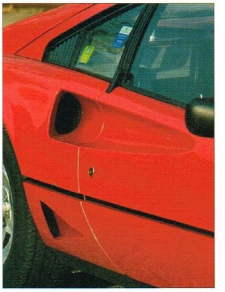
El diseño de la carrocería de la 208 GTB sigue siendo uno de los más lindos de la Casa Ferrari.

mo nivel de la performance y por eso son muy elevados. Pero es un precio que los clientes de la Ferrari están, desde siempre, dispuestos a pagar. Y de muy buena gana, además.

SPOILER Y ALERONES EN LA VERSION TURBO

La 208 GTB Turbo se diferencia de la versión aspirada a la que sustituye por el spoiler delantero de generosas dimensiones, por el alerón ubicado arriba de la luneta, por la parrilla sobre el capot delantero y por las agresivas tomas de aire tipo NACA sobre los laterales, justo delante de las ruedas traseras (servían para llevar aire fresco a los frenos y también a los neumáticos).

Volante de la GTB.



Por lo demás, se trataba de la fascinante GTB, con su línea diseñada por Pininfarina y realizada por Scaglietti, que marcó la época de los últimos años Setenta.

Poco tiempo después de la GTB Berlinetta, siempre en 1982, se presenta la versión GTS, con carrocería targa con techo móvil, que sustituyó el modelo idéntico con alimentación atmosférica. En el mismo año desaparece también la GTB aspirada, que había resistido poco más de un año a la versión sobrealimentada.

LA PRODUCCION TERMINO A MITAD DE LOS AÑOS OCHENTA

Dos tomas de aire en los costados de la carrocería.

Las 208 GTB y GTS Turbo salieron de producción, respectivamente, en 1985 y 1984. Fueron reemplazadas en 1986 por las GTB y GTS Turbo de 254 caballos.

UNA LINEA SIN OCASO

La carrocería de la serie GTB y GTS 208/308 y derivadas representa uno de los puntos de inflexión en el recorrido estilístico de Pininfarina en cuanto a autos deportivos. Para muchos apasionados se trata, aún hoy, de una línea insuperable, hecha toda de curvas, que tuvo su expresión más deportiva y exasperada en la 288 GTO de 1984. Una excelencia de diseño subrayada también por la longevidad de la serie GTB-GTS: debutó con la 308 GTB en 1975 y salió de escena en 1986, justamente con la 288 GTO.

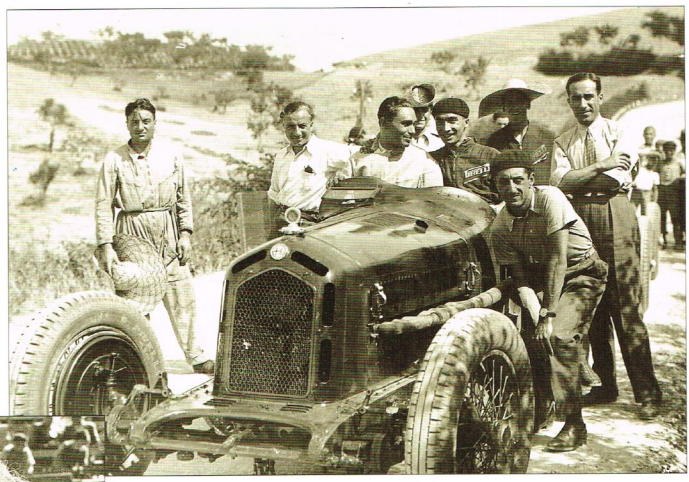
El habitáculo de la 208 GTB Turbo, arriba, y el motor sobrealimentado de ocho cilindros, junto a los manuales de uso y mantenimiento.

LOS PILOTOS

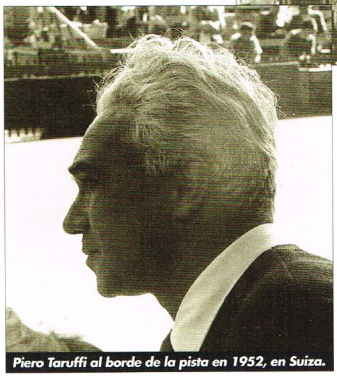
Piero Taruffi, el perfeccionista

Romano, también piloto de motos, en 1931 ingresa en la Escudería Ferrari. Con el Cavallino, en 1952 es tercero en el Mundial F1 y en 1957 gana las Mil Millas.

Ingeniero, piloto de motos y de autos, periodista, gran perfeccionista en la preparación de autos y carreras, Piero Taruffi fue uno de los personajes más eclécticos que hayan pisado la escena de los deportes motorizados en varias décadas. Nacido en Albano Laziale, en la provincia de Roma, el 12 de octubre de 1906, debutó con sólo 17 años, ganando una prueba de regularidad al volante de un Fiat 501 S. A partir de 1925 se dedicó al motociclismo, que alternó con el automovilismo hasta la Segunda Guerra Mundial. Sus principales logros sobre dos ruedas los consiguió con una Norton 500: recordaremos el Circuito de via Caracciolo en Nápoles y el GP Real Roma (1928), el Circuito de Belfiore en Mantova (1930), el GP Monza (1931) y el GP de Europa en Roma (1932).



Copa Acerbo 1932: Piero Taruffi con Alfa Romeo 8C Monza.



Piero Taruffi al borde de la pista en 1952, en Suiza.

SU CARRERA COMENZO CON LAS MOTOCICLETAS

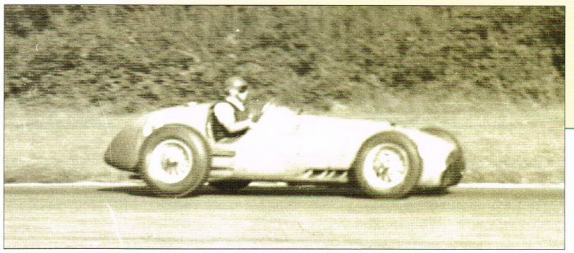
Pero no hay que olvidar otros éxitos conseguidos conduciendo la Rondine (GP de Trípoli 1935) y luego su directa heredera, la famosa Gilera 4 cilindros, con el brillante corolario de una serie de récords internacionales de velocidad.

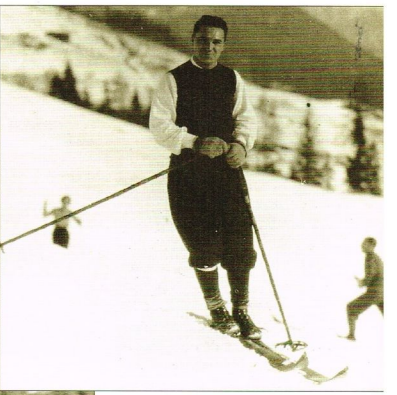
Luego de haber demostrado sus dotes en algunas carreras automovilísticas menores, Enzo Ferrari lo invitó a tomar parte de su joven Escudería en 1931. Taruffi se impuso en el Circuito del Lago de Bolsena, naturalmente con Alfa Romeo, victoria que repitió en 1932, año en el

LA CARRERA DE PIERO TARUFFI

Piero Taruffi (Albano Laziale, Roma, 12 de octubre de 1906 - Roma, 12 de enero de 1988) tiene un historial riquísimo: 42 victorias en moto y otras tantas en auto, más 53 récords internacionales sobre las dos ruedas y 39 sobre cuatro. Cuatro títulos de Campeón de Italia (Corsa 1500 en 1947, Corsa F2 en 1949, Sport en 1954 y Sport más de 2000 en 1956). En F1 disputó 18 grandes premios con monoplazas de cinco marcas distintas (Alfa Romeo, Ferrari, Mercedes, Maserati y Vanwall) obteniendo una victoria (GP de Suiza 1952, con Ferrari), 3 segundos y un tercer lugar, y una vuelta rápida. En el Mundial se clasificó sexto en 1951, tercero en 1952 y sexto en 1955. Pero sus victorias más importantes siguen siendo las que conquistó con los autos Sport: Carrera Panamericana 1951 (Ferrari), Targa Florio 1954 (Lancia), Giro de Sicilia 1954 (Lancia) y 1955 (Ferrari), Mil Millas 1957 (Ferrari).

Abajo, GP de Italia 1951: Taruffi con la Ferrari 365 F1. Abajo, GP de Suiza 1952: ganador con la Ferrari 500 F2.





Piero Taruffi en 1936, mientras se distrae de las carreras automovilísticas esquiando.

que también obtuvo la Copa Gran Sasso. La Escudería Ferrari desarrollaba, en aquellos años, también actividad motociclística, pero Taruffi prefirió competir como independiente; elección que Ferrari no aceptó, por lo que a mitad de 1933 el piloto romano se encontró sin auto.

ALFA, CISITALIA, LANCIA PARA HACERSE UN NOMBRE

Sin embargo, no se resignó y logró volver, ganando con Alfa Romeo la Vermicino-Rocca de Papa (1934) y con Maserati la Copa Ascoli (1935).

Los éxitos de mayor prestigio llegaron luego de la Segunda Guerra. En 1947 fue primero con Cisitalia en la Sierre-Montana y en los Circuitos de Vercelli, con Lancia en la Stella Alpina, y además fue Campeón de Italia en la categoría Corsa 1500.

En 1949, ganó otra vez con Cisitalia en la Susa-Moncenisio y en la Aosta-Gran San Bernardo, y conquistó el título nacional de la categoría Corsa F2.

LLEVO A FERRARI A LA VICTORIA EN LA CARRERA PANAMERICANA

En 1951, en pareja con Luigi Chinetti, le dio a la Ferrari la primera victoria en la Carrera Panamericana y el año siguiente, siempre con Ferrari, se impuso en el GP de Suiza, llegando a fin de año tercero en el Mundial de F1, detrás de Ascari y Farina. Entre tanto, conquistó muchos otros

LOS DIRECTORORES DEPORTIVOS

Franco Lini, el hombre de Daytona

Periodista famoso, fue jefe del Equipo de Carreras Ferrari en 1967 y 1968. Fue suya la idea de la llegada en "desfile" de las tres P4 en la carrera americana de 1967.

récords de velocidad con los "torpedos" Tarf I y Tarf II, proyectados por él mismo e impulsados por motores Guzzi 500 y Maserati 2000, respectivamente.
Pasado a Lancia en 1954, se afirmó en la Targa Florio, en el Giro de Sicilia, en la Catania-Etna y en el Campeonato Italiano categoría Sport más de dos litros. Por último, en 1957, coronó su carrera conquistando el éxito

Taruffi (derecha) en Monza 1956.

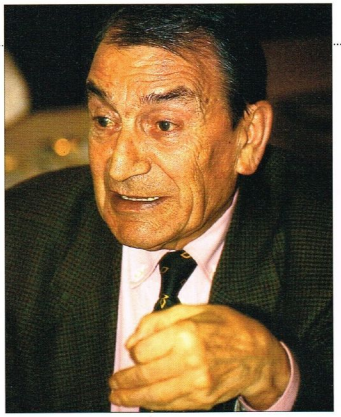
más prestigioso en la última edición de las Mil Millas. Tenía 51 años y la prensa lo apodaba "el zorro plateado". Luego dejó las carreras, pero continuó en el mundo del automóvil. Por casi treinta años (hasta poco antes de fallecer, a los 81 años, el 12 de enero de 1988) desarrolló una intensa actividad periodística, colaborando con diarios y revistas especializadas. Además publicó dos interesantes libros, traducidos a varios idiomas: *Bandera a cuadros* y *Técnica y manejo del automóvil de carrera*.

Enzo Ferrari tuvo siempre una relación muy especial con los periodistas: amor-odio, polémicas, pero también mucha estima.
No es raro que eligiera en repetidas ocasiones periodistas para transformarlos en colaboradores suyos, con cargos de gran responsabilidad: Eraldo Sculati y Franco Lini como directores deportivos, Gino Rancati como consejero entre los más cercanos y escuchados, Gian Paolo Ormezzano y Gianni Roghi para la primera redacción de sus memorias, *Mis terribles felicidades*, Gianni Rogliatti como ordenador del archivo histórico y otros más.

RECOMPUSO LAS RELACIONES ENTRE FERRARI Y LOS PERIODISTAS

El caso de Franco Lini fue especial porque, además de la tarea de organizar la actividad del equipo en las carreras, le fue confiada también la de "recomponer" las relaciones entre la Ferrari y el mundo de la información, relaciones que se habían deteriorado bastante. A fines de 1966, Ferrari anunció el nombre del nuevo

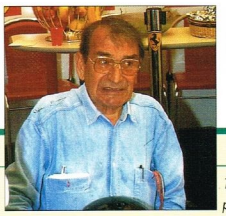
Un "póquer" de personajes célebres en el mundo del auto: desde la izquierda, Enzo Ferrari, Mario Poltronieri, Franco Gozzi y Franco Lini.



Franco Lini en una foto mientras discute con la vehemencia de siempre.

"team manager", destinado a sustituir a Eugenio Dragoni. Lini tenía entonces 43 años: nació en Curtatone, cerca de Mantua, el 30 de julio de 1923. Era el enviado de *Auto Italiana* en las carreras de mayor prestigio y cumpliendo esa función, además de la de corresponsal en Italia del diario deportivo francés *L'Equipe*, había logrado óptimas relaciones con todo el ambiente de las carreras (organizadores, pilotos, constructores). La elección de Ferrari fue juzgada positivamente por todo el mundo: había puesto el hombre justo en el lugar justo. El debut en pista de Lini fue sensacional. El 5 de febrero de 1967, tres Ferrari se clasificaron en los primeros puestos de las 24 Horas de Daytona. Ford sufrió una sonora derrota en su propia casa y, por si esto fuera poco, con el espectáculo de los tres autos rojos recibiendo la bandera a cuadros al mismo tiempo. En las paradas en los boxes, Lini había coordinado con Amon/Bandini, Scarfiotti/Parkes y Rodríguez/Guichet esa llegada en "desfile", destinada a entrar triunfalmente en la memoria ferrarista y, sin lugar a dudas, en la leyenda. Amon y Bandini, luego, ganaron los 1000 Km de Monza y el Campeonato Internacional de Constructores (División más de 2000 cm³), que en 1966 había sido ganado por Ford, volvió a Maranello. El Mundial de F1, en cambio, entregó escasas satisfacciones, a pesar del cuarto lugar final de Amon.

En los boxes de las 24 Horas de Le Mans, Lini, al centro de la foto, cuando era enviado de Auto Italiana.



UNA CARTA PARA ENZO FERRARI

Lamentablemente, como recuerda Lini, "esa temporada estuvo entristecida por otros eventos luctuosos: la muerte de Lorenzo Bandini en Montecarlo, por una concatenación de hechos desafortunados que hacen pensar en una predestinación, y la de Günther Klass, él también increíblemente desafortunado, en una salida de pista en el Mugello que no hubiera debido tener consecuencias". A fin de año, Lini escribió una carta a Ferrari, subrayando las carencias encontradas y aconsejándole concentrar la actividad en la F1 para no dispersar la potencialidad del equipo: era lo que el propio Ferrari iba a hacer años más tarde, pero en ese momento la propuesta le pareció casi ofensiva. Lini quedó formalmente en el cargo hasta el final de 1968, y luego volvió al periodismo, que por muchos años lo vio en la primera línea.

LA CARRERA DE FRANCO LINI

Franco Lini (Curtatone, Mantova, 30 de julio de 1923 - Milán, 22 de julio de 1996), después de haber comenzado, en los años siguientes a la guerra, una actividad comercial en el ramo de las máquinas industriales, empezó a participar en las competencias motociclísticas de regularidad y también a colaborar con algunas revistas especializadas. En 1955 se volvió corresponsal en Italia del diario francés L'Equipe y en 1960 ingresó en Auto Italiana como enviado especial. De 1967 a 1968 fue director deportivo de la Ferrari, que bajo su conducción ganó la histórica 24 Horas de Daytona (con la llegada de las tres Rojas en desfile), los 1000 Km de Monza, el Campeonato Internacional de Constructores y la Temporada Argentina de Fórmula 2. Desde 1968 volvió al periodismo como enviado de Autosprint, Il Giorno y Quattroruote, y como colaborador de otras importantes publicaciones internacionales.

Las modernas ocho cilindros

De la 288 GTO a la F355, las V8 de los años 80 y 90 son un caballito de batalla de los constructores de reproducciones en escala. Precios que van de 1 a 40 dólares.

Están entre las elegidas por los constructores de nivel industrial y artesanal, porque su popularidad garantiza ventas y ganancias. Desde el final de los años 80, Herpa, Bang, Burago y Guiloy, seguidas de cerca por Detail Cars, Mira, Maisto, Wiking, Miber y BBR, cubrieron toda la producción Ferrari de ocho cilindros, de la 288 GTO a la 348, hasta la más reciente F355.

DE POLISTIL A BURAGO, MODELOS EN TODAS LAS DIMENSIONES

La GTO fue propuesta por casi todos los mayores productores de modelos en escala: por Polistil (1/16), por Burago (1/18, 1/24 y 1/43), Herpa (1/43), Guiloy (1/18 y 1/24) y hasta por Scalextric, con modelos para pistas eléctricas en escala 1/32. Pero no hay que olvidar las pequeñísimas reproducciones de IMU, en escala 1/87 y 1/160. El modelo más fiel al original es el de Burago, en escala 1/18, pero el preferido por los coleccionistas es el de Herpa, en 1/43. El primero se abre completamente y pueden admirarse todos los detalles del motor y de los interiores, mientras que el segundo ofrece un perfecto respeto de las proporciones y una línea impecable, favorecida por la ausencia de aberturas.

PARA LA 348, UNA AMPLIA SELECCION

La selección de las 348 es amplia: el primero en reproducirla fue Burago en 1991; pero consiguió un notable éxito, inmediatamente después del lanzamiento comercial, el modelo de Bang, del que existen numerosas variantes, todas en escala 1/43. Además de las originarias TB y TS, la empresa de Pesaro realizó la GTB y GTS, diferenciándolas correctamente con la pintura del mismo color que el auto para los zócalos laterales y para el spoiler delantero, y con la presencia del Cavallino Rampante cromado en la parrilla delantera. Luego siguió la hermosa versión Spider, abierta y cerrada. También las TS y GTS están disponibles con o sin el techo rígido. Los colores son los del catálogo Ferrari: además del rojo carrera y amarillo Fly, hay en negro, blanco y azul claro metalizado, con los interiores haciendo juego. Para la 348 Spider hay tam-

Una hermosa F355 berlinetta y, en segundo plano, la versión targa con techo que se abre.

PARA COLECCIONAR

Aumentarán sus valores con el tiempo las 348 TS de Bang, realizadas en edición limitada (300 piezas) para el Ferrari Club Italia en 1992, de color amarillo, y las dos ediciones especiales de color blanco dedicadas a Cofradis y a Modeltime (200 y 150 unidades, respectivamente). También, la edición navideña de Herpa, con Papá Noel pintado sobre el capot delantero, todas en escala 1/43. En 1/18, en cambio, las versiones Challenge producidas por Giocher en serie limitada prometen revaluaciones sostenidas. Son imperdibles la 288 GTO de Hi-Fi y la de BBR.

Una reproducción en escala de la 348 TB.

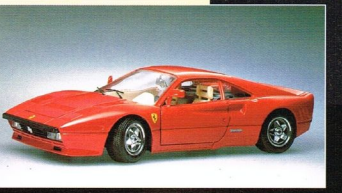
bién en colores gris oscuro y plata metalizados. Son innumerables las versiones Challenge, propuestas por Bang, Detail Cars y por la alemana Herpa, cuya 348 se abre completamente, y es rica en detalles.

TAMBIEN KITS DE MONTAJE Y RARAS F355 SPIDER

Actualmente, las 348 TB y TS de Herpa son los únicos modelos de serie ofrecidos también en kits escala 1/43, mientras que los modelos Burago en escala 1/18 y 1/24 están igualmente disponibles para ensamblar. Maisto y Mira, respectivamente, ofrecen la única TS en escala 1/18 y las 348 con los faros retráctiles. Para concluir, la F355. Derivándola de la 348, Bang realizó un modelo espléndido, que presenta también una perfecta reproducción del fondo plano inferior y los marcos negros opacos de las ventanillas, incluyendo el parabrisas. La Spider, en cambio, es una exclusiva, por ahora, de BBR, y su excelente nivel justifica el precio, decididamente elevado. Siempre en escala 1/43, hay que señalar la propuesta de Paul's Models Art Minichamps y la notable realización de Detail Cars, primera empresa que propuso la versión Challenge. De Majorette, en cambio, es la primera F355 en escala 1/18.

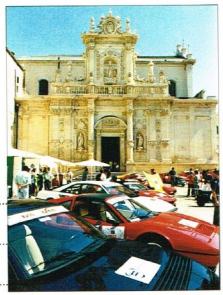
QUIEN LOS HACE Y CUANTO CUESTAN

Se parte de algo más de 1 dólar para los Burago en escala 1/43 y luego se sube: 6 para las 1/24, 16 para las 1/18; 7 y 15 para los Maisto (1/24 y 1/18), alrededor de 25 dólares los Mira 1/18. Entre las piezas más interesantes, poco más de 23 dólares los Bang, alrededor de los 40 los Herpa 1/43 (pero 25 los kits y 8 los ejemplares en escala 1/87, menos las Challenge, que superan los 22 dólares). Entre 25 y 30 dólares los Detail Cars, según las versiones. Estas son las direcciones de los productores: Burago, via G. Galilei 4, 20040 Burago de Molgora (MI), tel. 0039-039-60861; Bang, via degli Abeti 29, 26110 Pesaro, tel. 0039-0721-24403; Detail Cars, distribuida por Gieffeci, via Italia 67, 20091 Muggió (MI), tel. 0039-039-793472; Herpa, distribuida por Corel, via Zuretti 5, 20125 Milán, tel. 0039-02-66982895.



La 288 GTO: fue propuesta por casi todas las marcas.

Ferrari Owners' Club Levante



Es el más oriental de Italia. Reúne a los propietarios de vehículos del Cavallino del Salento y alrededores.

Luego de la reorganización de los clubes de propietarios de vehículos Ferrari que se realizó en el invierno boreal 95-96, el Ferrari Club Lecce cambió su nombre oficial por Ferrari Owners' Club Levante. Pero muy poco cambió en el grupo de amigos y apasionados reunidos por el animador del círculo, Marco De Marco, que alterna salidas en el Campeonato Italiano de Rally con la frenética actividad de presidente del club Ferrari más oriental de Italia.

TODO NACIO POR LA PASION DE OCHO AMIGOS

Marco De Marco y un grupo de siete amigos que compartían con él la pasión por las Rojas, con el soporte de la concesionaria local Radicci (hoy punto de referencia del Owners' Club Levante), fundaron en diciembre de 1994 el Ferrari Club Lecce, con el objetivo de organizar reuniones, carreras y otras ocasiones de encuentro.

"Rojas en el Salento" es el nombre de la cita casi obligatoria para los ferraristas del sur de Italia. Luego del gran éxito de participación y público de la primera edición, que se realizó en junio de 1995, se registró el lleno total también en la edición 1996, que se benefició con la prueba del Mundial Offshore en Gallipoli. Con un promedio de 60/70 autos por reunión, atraídos también por la posibilidad que se les ofrece a los conductores de girar en el velocísimo circuito de Nardò, el Ferrari Owners' Club Levante cuenta también con el importante apoyo de la Escudería Piloti Salentini, que se ocupa del servicio de cronometraje.

El club es muy activo: organiza numerosas reuniones y viajes.

ACTUALMENTE LOS SOCIOS SON VEINTE Y ESTA LLEGANDO UNA F50

Actualmente, el Ferrari Owners' Club Levante cuenta con veinte socios, todos propietarios de un auto del Cavallino. Entre los autos en sus poder está lo mejor de la producción moderna y clásica de Maranello: de la 275 GTB a la 288 GTO y la F40. ¡Y está a punto de llegar una de las pocas F50 destinadas al mercado italiano!

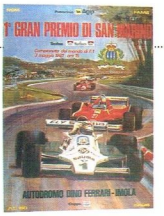
Un desfile de Ferrari en ocasión de una reunión del club.

COMO INSCRIBIRSE

Para ser socio del Ferrari Owners' Club Levante es necesario ser propietario de un vehículo Ferrari (se demuestra con el título de propiedad) y ser presentado por al menos dos socios. La cuota anual es de 350 mil liras (unos 200 dólares). Informaciones: Ferrari Owners' Club Levante, c/o Marco De Marco, via Imbriani 36, 73100 Lecce, Tel. 0039-0832-315523.

Los posters de la F1

Sus apariciones en público duran una semana, a veces un poco más: por eso se vuelven artículos de colección, aunque no logran cotizaciones muy elevadas.

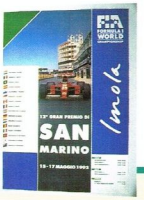


Los carteles de las carreras más famosas adquirieron su espacio entre los entendidos en los años de furor por la automobilia, aunque actualmente los precios se contrajeron y volvieron a niveles razonables. Para ventaja de quien comienza hoy una colección o, más simplemente, decide "colorear" su estudio de manera alternativa. Naturalmente, las Ferrari son protagonistas de muchos posters, comenzando por los de los grandes premios que se disputan en Italia: Imola y Monza.

MUCHOS POSTERS ESTAN DEDICADOS A LA FERRARI

En 1990, 1992, 1994 y 1995 fueron Mansell, Berger y Alesi (este último retratado en un dibujo al volante de la Roja, junto a una Alfa Romeo de los años Veinte, para recordar el 70° aniversario del Autódromo de Monza), los protagonistas del poster oficial del GP de Italia, mientras que en el pasado también Lauda y Scheckter, al comando de las 312 T2 y 312 T4, respectivamente, fueron utilizados en los carteles del 48° y 50° GP de Italia. Scheckter fue protagonista del cartel del 51° GP de Italia, el único que se corrió con este nombre en Imola. Para las dos primeras ediciones del GP de San Marino fue Gilles Villeneuve quien prestó su imagen al poster oficial: en la primera edición, su Ferrari se encuentra detrás del Williams de Alan Jones, en el segundo precede a un Renault turbo. Para los GP más recientes, son Alesi y Berger los retratados en formato grande, en tomas fotográficas de autor. En el cartel de 1996, aparece Michael Schumacher al volante de la Roja número 1. Un cartel que el alemán había honrado hasta el final en el GP 1995, obteniendo la pole position y el segundo puesto final.

Cuatro posters de grandes premios: desde arriba, GP de San Marino 1981, GP de Italia 1994, GP de Italia 1979 y GP de Italia 1992.



A la izquierda, el cartel del GP de San Marino 1992.

LOS PRECIOS

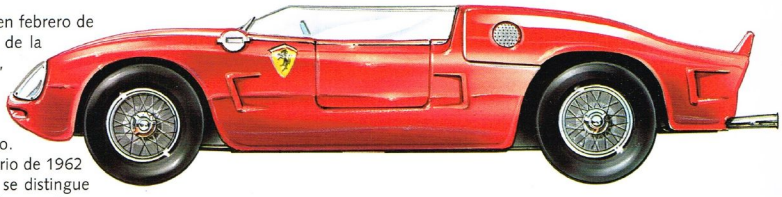
En la primera mitad de los años 80, los carteles de los grandes premios tenían una valuación muy baja: se encontraban a precios entre los 10 y los 30 dólares. Luego las cotizaciones superaron los 100 dólares. Actualmente, la recesión trajo valores más razonables: para los posters del período moderno (después de 1980) se gastan entre 30 y 60 dólares.

DONDE COMPRARLOS

En las oficinas del Automóvil Club Italia de Milán y de la Sagis, las empresas que organizan los grandes premios de Italia y San Marino, regalan a los periodistas y venden al público a precios muy bajos los carteles de los grandes premios que se correrán el mismo año. Los sobrantes son destruidos, por lo que conviene apurarse. Además de puestos que exponen automobilia en las Muestras de Intercambio, hay que señalar la Librería del Autódromo, detrás del paddock de la pista de Monza, donde se puede encontrar una amplia variedad de temas, con precios que oscilan entre 10 y 170 dólares. Preguntar por Mario Acquati, o telefonear al 0039-039-386542.

1962 196 P: LA TREPADORA

Presentada a la prensa en febrero de 1962, la 196 SP deriva de la 246 SP segunda versión, con parabrisas rebajado: lleva el motor de la 196 S, pero con lubricación de carter seco. Segunda en la Targa Florio de 1962 con Bandini y Baghetti, se distingue en las trepadas ganando con Scarfiotti el Europeo de la Montaña. Fue rebautizada 286 SP, pero no corrió oficialmente (en la ficha, entre paréntesis los datos de la 286 SP).



Motor:	6 cilindros en V a 60°, trasero, 77 x 71 mm (90 x 75), 1983,72 cm³ (2862,90 cm³), monoblock de aleación liviana, compresión 9,8:1 (9,5:1)
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCN
Potencia:	200 CV a 7800 rpm (260 CV a 6800 rpm)

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. y tras. cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	680 kilos
Velocidad máxima:	240 Km/h

1962 248 SP: LA SPORT V8

Auto Sport derivado de la 196-246 SP, se diferencia de ellas por el motor V8 a 90° con carter húmedo proyectado por Carlo Chiti de dimensiones muy limitadas, para no modificar la línea de la 246 SP. A la 248 SP le siguió la 268 SP, presentada en carrera en un único ejemplar y que fue reemplazada por autos con 12 cilindros luego de una temporada sin éxitos (en la ficha, entre paréntesis los datos de la 268 SP).

Motor:	8 cilindros en V a 90°, trasero, 77 x 66 mm (77 x 71), 2458,70 cm³ (2644,96 cm³), monoblock de aleación liviana, compresión 9,8:1 (9,6:1)
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber 40 IF2C
Potencia:	250 CV a 7400 rpm (260 CV a 7500 rpm)

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. y tras. cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	870 kilos
Velocidad máxima:	290 Km/h

1962 250 GTO: MITO EN CUATRO RUEDAS

Es una de las Ferrari más victoriosas, seguramente la Ferrari de competición más famosa. Se adjudicó el título Mundial de Marcas en 1962, 1963 y 1964 y quedó afuera sólo por el cambio de los reglamentos. Corrió sólo con pilotos privados o semioficiales. La carrocería es Scaglietti bajo diseño original de Giotto Bizzarrini. Ganó todo: Tour de France, 12 Horas de Sebring, 1000 Km de París...

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,8:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCN
Potencia:	290 CV a 7400 rpm

Cuerpo:	monoblock de caños de acero con vigas y transversales
Suspensiones:	del. cuadriláteros deformables, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	900 kilos
Velocidad máxima:	280 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Patrick Tambay en 1982 en Brands Hatch, con la Ferrari 126 C2.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

166 MM "botecito",
la gran Ferrari de los años Cincuenta

Dino 206 GT,
berlinetta con mucha pimienta

La fábrica, sección asistencia
a los clientes deportivos

Automobilia,
los prendedores del Cavallino